



Universidad
Zaragoza

Trabajo Fin de Grado

Derecho de la libre competencia en el
transporte aéreo

Comentario al Reglamento 2019/712 UE

Free Competition Law in air transport
Commentary to the Regulation (EU) 2019/712

Autor

Javier Hernaiz López

Director

Luis Alberto Marco Arcalá

Facultad de Derecho, Universidad de Zaragoza

Curso 2020

Índice

- I. RESUMEN**
- II. ABSTRACT**
- III. LISTADO DE ABREVIATURAS UTILIZADAS**
- IV. INTRODUCCIÓN**
 - 1. Libre competencia en el transporte aéreo
 - 2. Elección del tema
 - 3. Metodología en el desarrollo del trabajo
- V. LIBERTAD Y LEALTAD EN LA COMPETENCIA DE LA AVIACIÓN**
 - 1. Concepto
 - 2. Aplicación de las nuevas medidas adoptadas en el ámbito comunitario
 - 3. Acuerdos supranacionales a nivel comunitario
- VI. DERECHO DE LA LIBRE COMPETENCIA EN EL TRANSPORTE AÉREO**
 - 1. Antecedentes
 - 2. Aplicación de la normativa sobre libre competencia en el sector aéreo
 - 3. Criterios inspiradores del Reglamento 2019/712 UE
 - 4. Disposiciones generales
 - 5. Procedimiento
 - 6. Prácticas contra la libre competencia del transporte aéreo
 - 7. Disposiciones finales
- VII. LA LIBRE COMPETENCIA EN EL TRANSPORTE AÉREO EN ESPAÑA**
 - 1. Distribución de competencias y supuestos especiales
 - 2. Acuerdos del estado español en la libre competencia del transporte aéreo
 - 3. Normativa española en materia de transporte aéreo y libre competencia
 - 4. Influencia del COVID-19 en el transporte aéreo español
- VIII. CONCLUSIONES**
- IX. ÍNDICE BIBLIOGRÁFICO**
- X. WEBGRAFÍA**
- XI. ÍNDICE NORMATIVO**
- XII. ÍNDICE DE RESOLUCIONES CONSULTADAS**

I. RESUMEN

A través de este estudio, se analizan los distintos aspectos de la competencia desleal en materia de transporte aéreo, en especial, la influencia del mismo en la legislación española y comunitaria.

Además, se comenta el reglamento más relevante en esta materia, el Reglamento UE 2019/712, así como la influencia del COVID-19 en el mercado aeronáutico.

II. ABSTRACT

This research analyzes the different aspects of safeguarding competition in air transport, focusing on its influence on Spanish and European legislation.

Besides, Regulation (EU) 2019/712 which is the most relevant regulation on this matter and the influence of COVID-19 on the aeronautical market are described.

III. LISTADO DE ABREVIATURAS UTILIZADAS

CCAA	Comunidades Autónomas
CE	Constitución Española
CEAV	Confederación Española de Agencias de Viajes
CNMC.....	Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia
DTA	Directiva de Tasas Aeroportuarias
DOUE	Diario Oficial de la Unión Europea
DOCCEE.....	Diario Oficial de las Comunidades Europeas
EEMM	Estados Miembros
LCD	Ley de Competencia Desleal
LDC	Ley de Defensa de la Competencia
LNA.....	Ley de Navegación Aérea
MTMAU	Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
PE	Parlamento Europeo
PIB	Producto Interior Bruto
RD.....	Real Decreto
TFUE	Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea
UE.....	Unión Europea

IV. INTRODUCCIÓN

1. OBJETO DE ESTUDIO

A pesar de la extensa regulación encargada de limitar las actuaciones de los competidores dentro del transporte aéreo, ya sea a un nivel nacional o supranacional, el Reglamento de la Unión Europea 2019/712 del Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea, es uno de los más completos y más novedosos en los que a materia de defensa de competencia se refiere. Este reglamento derogó el Reglamento n.º 868/2004 de 21 de abril de 2004 encargado de regula la protección contra las subvenciones y las prácticas tarifarias desleales, que causan perjuicios a las compañías aéreas comunitarias, en la prestación de servicios de transporte aéreo desde los países no miembros de la Comunidad Europea.

La publicación del reglamento europeo el día 17 de abril del año 2019 permite una correcta concepción del objetivo que persigue. Esto puede deberse a su actualización en cuanto a las relaciones entre las aerolíneas y los usuarios¹ o a la adaptación legislativa que supone, derogando un reglamento ya obsoleto, publicado en el año 2004 como fue el Reglamento (CE)n.º 868/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004 (DOUE L 162, de 30 de abril de 2004) relativo a la protección contra las subvenciones y las prácticas tarifarias desleales, que causan perjuicios a las compañías aéreas comunitarias, en la prestación de servicios de transporte aéreo desde los países no miembros de la Comunidad Europea.²

El transporte aéreo es una de las materias más dinámicas actualmente, ya sea por el auge de la globalización, que implica una continua mejora en la aviación, como un continuo desarrollo tecnológico de una de las formas de transporte más rápidas de la

¹ZUBIRI DE SALINAS. M., “Consumidor v. pasajero”.2017, Revista Latinoamericana de Derecho Aeronáutico. La diferencia entre los términos consumidores y pasajeros fue analizada por la Profesora María Mercedes Zubiri de Salinas a través de la Revista Latinoamericana de Derecho Aeronáutico en el año 2017. <https://janovas.unizar.es/sideral/CV>

²REGLAMENTO (CE) No 868/2004 disponible en:

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004R0868&from=es>

actualidad. Por eso mismo, limitar la actuación de las compañías aéreas implica una continua adaptación a las novedades, medidas o actuaciones que puedan generar una situación de vulneración del derecho a la libre competencia hacia las aerolíneas que, generalmente, suelen tener menos influencia en el ámbito aeronáutico.

Por lo tanto, en el presente trabajo se realizará un análisis del Reglamento 2019/712 UE y la normativa relacionada. Además, se estudiará la influencia del mismo en uno de los mercados más competitivos, debido al capital con el que cuenta cada uno de los competidores.

2. ELECCIÓN DEL TEMA

El tema que he elegido para desarrollar y presentar mi TFG no ha sido una casualidad pues, durante el estudio del Grado de Derecho, la rama que más ha llamado mi atención ha sido el derecho mercantil. Sin embargo, dentro de este sector del derecho, la elección del derecho de la competencia tampoco ha sido fruto del azar, debido a que, he podido interiorizar más en ésta a través de la asignatura de Derecho de la Competencia impartida durante el segundo cuatrimestre del cuarto curso. Al estudiarla, observé que sentía interés en muchos aspectos de la materia, por ejemplo, observar la relación entre los diferentes competidores en el mercado, como compiten, como realizan una serie de comportamientos que pueden perjudicar a otros o cómo emplean distintas estrategias para abarcar el mayor porcentaje de mercado.

Dentro del derecho de la competencia decidí centrarme en el transporte aéreo debido a la influencia que tienen las aerolíneas en una sociedad donde la globalización está tan interiorizada que, nos convierte a todos, en usuarios, ya sea a través de viajes o de la compraventa de productos "on-line". Por eso mismo, decidí basar mi trabajo en la libre competencia en el transporte aéreo pues, me permitía tratar con el derecho de la competencia y con el derecho internacional privado a partes iguales, pudiendo tratar una materia innovadora y dinámica.

3. METODOLOGÍA EN EL DESARROLLO DE TRABAJO

A través de este trabajo he llevado a cabo un estudio de los conceptos de competencia desleal y de acuerdos internacionales en materia de transporte aéreo, relacionando, por lo tanto, una serie de conceptos tanto del Derecho Mercantil como del Derecho Internacional Privado. Concretamente he enlazado ambos conceptos analizando la competencia desleal en materia del transporte aéreo, comentando uno de los reglamentos más relevantes de esta materia a nivel comunitario, el Reglamento 2019/712 UE.

En primer lugar, he desarrollado, a modo de introducción, los conceptos de libertad y lealtad en la competencia de la aviación, desarrollando su evolución histórica, así como las medidas que ha adoptado la UE mediando entre Estados Miembros, o entre Estados Miembros y Estados no Miembros a través de la adopción de acuerdos supra nacionales.

Además, en este epígrafe también planteo la influencia que tuvo la adopción de estas medidas en la legislación española que, trataba de actualizarse y, adaptarse en una legislación al nivel del resto de países comunitarios.

En segundo lugar, he analizado tanto los antecedentes como la evolución histórica del concepto de la libre competencia a nivel general, hasta que el creciente nivel de popularidad del empleo del transporte aéreo ya sea de mercancías o personas, hizo que fuese necesaria la regulación del mismo.

Más adelante, hago un comentario detallado de cada uno de los artículos del reglamento 2019/712 UE en los que, se desarrolla el procedimiento por el que se investigan los comportamientos que puedan atentar contra la competencia en el mercado del transporte aéreo.

Por último, he analizado la evolución del derecho de la competencia dentro de la legislación española, observando las diferentes medidas que se han tenido que adoptar

para conseguir adaptarse a la normativa comunitaria y, comparando los acuerdos del estado español con países no miembros de la UE, observando las similitudes entre estos. Además, he reunido las principales medidas adoptadas por las principales aerolíneas españolas para afrontar la crisis de la COVID-19, y la influencia de estas medidas a nivel global.

III. LIBERTAD Y LEALTAD CONCURRENCIAL EN LA COMPETENCIA DE LA AVIACIÓN

1. CONCEPTO

La globalización es el resultado de la comunicación y comparación entre los distintos estados, lo que produce una comparación entre las sociedades y las culturas globales.

Esta globalización facilita el intercambio de productos, de alimentos, de culturas o la combinación de la misma, lo que nos permite, por ejemplo, tener una mejor idea de las formas de vida en otro país totalmente distinto culturalmente.

Uno de los medios de transporte que más ha facilitado este acercamiento cultural entre los estados ha sido el transporte aéreo que, a pesar de su reciente evolución y mejora, se ha convertido ya en una de las herramientas más empleadas tanto por multinacionales que lo emplean para facilitar un servicio rápido y efectivo entre países distantes, como por las aerolíneas destinadas al transporte de personas.

La incidencia de estas empresas en el mercado habría sido caótica, llegando incluso a generar monopolios en materia del transporte aéreo, tanto por la cuota de mercado que ocupan alguna de las multinacionales como por la dificultad de entrar en este sector del mercado. Por eso mismo, se decidió regular el mercado del transporte aéreo de la manera más rápida y adoptando un derecho dinámico y versátil. Esto permitió conectar varios de los conceptos más relevantes del Derecho Mercantil como son el Derecho a la Libre Competencia, la Competencia Desleal, el Contrato de Transporte y la Defensa de la Competencia.

Estos conceptos fueron analizados y regulados tanto por España como por una gran mayoría de países atendiendo a diferentes valores, lo que generó que el derecho de la competencia dentro de un nivel internacional se desarrollase a través de dos sistemas normativos distintos, un primero centrado en defender la libre competencia, encargado de prohibir y de reducir las conductas que puedan atentar contra la competencia del mercado. Por su parte, el segundo sistema, se centra en la competencia desleal, que persigue corregir las actividades de quienes compiten en el mercado.

Se desconoce el origen del concepto de libre competencia, sin embargo, hay numerosas hipótesis sobre el mismo, su aparición puede ir unida al origen del mercado durante la época primitiva, cuando el ser humano se dio cuenta de que podía poseer objetos que, por sí mismo, él no podía producir a través del intercambio con otras tribus. Por eso mismo, toda persona era totalmente libre de realizar un trueque con personas de otras tribus.

Sin embargo, otros expertos prefieren relacionar el origen de este concepto a Santo Tomás de Aquino que, entre los años 1265 y 1274 redactó la “*Summa Theologiae*” (traducido del latín como “Suma Teológica”) en la que se hacían las primeras referencias a conceptos como la libre competencia o libre mercado. Sin embargo, por lo general, el punto de vista más apoyado es el de aquellos juristas que, defienden que el origen de concepto de libre competencia se remonta al año 1778 donde, Adam Smith, a través de su obra “*La riqueza de las naciones*”, empezaba a dar los primeros matices al concepto que conocemos actualmente.

Para conocer el origen de la legislación encargada de proteger el libre mercado, debemos remontarnos al siglo XIX, época donde predominaba el liberalismo económico (Adam Smith) como doctrina económica.

Históricamente, este liberalismo económico fue una de las numerosas consecuencias de la Revolución Francesa, de la que surgieron una serie de libertades como son la libertad de comercio o la libertad de competir en el mercado.

Esta libertad fue evolucionando de manera que trataba de proteger a los competidores, sin imposibilitar la entrada en el mercado de nuevos participantes.

La regulación expresa del derecho a la libre competencia no llegó hasta finales del siglo XIX, más concretamente en el año 1890, año en el que se aprobó por el Congreso de los Estados Unidos un proyecto de ley con el que se pretendía limitar las actuaciones de los monopolios en los mercados. La influencia en el mercado de los conocidos como “*trust*”³ fue limitada por la conocida como *Ley Antitrust* o la *Ley Sherman*, debido a que fue presentada por el Senador del Estado de Ohio, John Sherman.

Dentro del ámbito español, la libre competencia comenzó a regularse en la Ley 110/1963 de 20 de julio, que recibía el nombre de Ley de Represión de las prácticas restrictivas de la competencia. Sin embargo, con la entrada de España en la Comunidad Económica Europea, se obligó a que adoptase una modificación de la misma, por lo tanto, su sucesora, la Ley 16/1989, de 17 de julio de Defensa de la competencia fue la que tomó el relevo en la regulación de la libre competencia. La Ley 16/1989 se mantuvo hasta la llegada de la Ley 15/2007, de 3 de julio («BOE» núm. 159, de 4 de julio de 2007) de Defensa de la Competencia, es la que se mantiene vigente hasta la actualidad. En esta se regulan tres tipos de conductas prohibidas.

El primer tipo son las prácticas colusorias que son aquellos acuerdos o aquellas prácticas que realizan dos operadores económicos (participen o no en el mismo mercado) y que persiguen la restricción, el falseamiento o el impedimento de la competencia en el mercado.

El segundo tipo es el abuso de posición dominante que es la situación en la que una empresa que posee gran parte de la cuota del mercado realiza una serie de actividades que derivan en una explotación abusiva de esa posición que ocupan. A través de estas actividades se afecta al mercado pues, dificulta la entrada de nuevos competidores o genera una situación que provoca la expulsión de otros competidores.

³Los monopolios “*trust*”, se traducen al castellano como “*confianza*” y, son aquellos formados por la unión de varias empresas encargadas de producir un mismo producto. De este modo, implican un porcentaje elevado del mercado de referencia para, así poder influir en los precios del mismo.

El último tipo es el falseamiento de la libre competencia por actos desleales, en esta situación se afecta al interés público a través de unos actos de competencia desleal.

Manteniéndonos dentro del ámbito nacional, hay varios órganos encargados de defender el libre mercado, sin embargo, el órgano principal es la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

La CNMC es una entidad “independiente”, a pesar de ser un anexo del Ministerio de Economía y Empresa, encargada de asegurar la correcta competencia del mercado. Su formación, así como los principios que debe seguir esta, vienen regulados en la Ley 3/2013 de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

Sin embargo, la CNMC no es el único órgano español encargado de garantizar la libre competencia pues, a nivel autonómico nos encontramos a los órganos autonómicos de defensa de la competencia, especializadas exclusivamente en el comercio de cada autonomía.

Por lo tanto, a pesar de la influencia del Derecho Mercantil en esta materia, la asignación de la misma dentro de una rama del derecho es una ardua tarea debido a que, su origen americano y, la presencia de un mercado global hace que se vea fuertemente influenciado por el derecho internacional.

Con independencia de su calificación, podemos afirmar que el Derecho de la Competencia se ha convertido en una de las ramas que cuenta con mayor influencia dentro del derecho público, ya sea por su potestad sancionadora encargada de mantener un modelo de mercado libre, asegurando el derecho a la libertad de empresa, como por su dimensión internacional abarcando a todos los países que busquen entrar en un mercado facilitando las relaciones económicas entre países.

Por su parte, la competencia desleal es el conjunto de comportamientos derivados de la mala fe que se considera que atentan contra los valores fundamentales que permiten el correcto funcionamiento del mercado como pueden ser la libertad de empresa o los

derechos derivados de las relaciones contractuales. En el mercado se permiten una serie de comportamientos que puedan causar un perjuicio al resto de competidores, pero siempre deben respetarse una serie de límites.

Para conocer el origen legislativo de este concepto debemos acudir al Convenio de la Unión de París del año 1883, concretamente a los artículos 10*bis* y 10*ter*, sin embargo, en lugar de plantear la competencia desde un punto de vista mercantil, donde la gran mayoría de competidores eran empresas, se centraba más en el mundo laboral, donde había numerosos conflictos entre empresarios debido a estos comportamientos.

Por otra parte, este rechazo a los comportamientos que atentan contra la libre competencia evolucionó generando una defensa de la competencia a nivel social, donde no solamente se limitaban las actuaciones de los empresarios sino también de los consumidores.

Como resultado de estos comportamientos, en España se adopta la vigente Ley 3/1991, de 10 de enero, de Competencia Desleal⁴ («BOE» núm. 10, de 11 de enero de 1991) y que fue modificada por la Ley 29/2009, 30 de diciembre de 2009, por la que se modifica el régimen legal de la competencia desleal y de la publicidad para la mejora de la protección de los consumidores y usuarios («BOE» núm. 315, de 31 de diciembre de 2009), en la que se enumeran una serie de supuestos que atentan contra la libre competencia y que pueden realizarse por consumidores y por empresarios. Se dividen en 3 tipos dependiendo del sujeto que los realice.

En primer lugar, los actos de deslealtad frente a los competidores. Estos, a su vez se dividen en una serie de supuestos prohibidos por la ley. Destacamos tres actos, los de engaño, confusión y las prácticas agresivas.

En segundo lugar, nos encontramos ante actos de deslealtad en relación con los consumidores, regulados en el art. 19 LCD y podemos encontrar entre otros comportamientos prohibidos, las prácticas engañosas, de venta piramidal y las agresivas.

⁴ LCD disponible en: <https://www.boe.es/buscar/pdf/1991/BOE-A-1991-628-consolidado.pdf>

Esta clasificación de los conceptos dependiendo de la manera en que afectasen al libre mercado fue llevada a cabo por el autor suizo Volker Emmerich⁵.

Por último, hay actos de deslealtad frente al mercado, abarcan un carácter más general pues hacen referencia a la violación de normas o a la venta con pérdida.

Ante estos comportamientos, se espera que los competidores en el mercado actúen conforme a unos códigos de conducta, es decir, un conjunto de normas deontológicas aplicables a las actividades de quienes participan en el mercado.

En cuanto a la legislación aplicable al mercado, mantendremos en este apartado el análisis de la legislación estatal correspondiente.

Dentro del marco legislativo español, debemos mencionar los presupuestos constitucionales en materia de libre competencia. Primeramente, el art. 38 CE se encargar de garantizar la libertad empresarial dentro del marco mercantil, de manera que los poderes públicos ejercerán una función garantista y proteccionista del mercado. Sin embargo, la CE también garantiza una protección de los consumidores en su artículo 51, en el que se otorga igualmente, una potestad proteccionista a los poderes públicos sobre los intereses económicos de los usuarios.

Dentro del marco constitucional, debemos hacer mención acerca del art. 128.2 y del 131 CE en los que se garantiza tanto la intervención pública en materia económica, como la planificación del mercado por parte del Estado, de manera que pueda intervenir, siempre que se atiendan a las necesidades generales.

En cuanto a la competencia en materia económica, el art. 149.1.13 CE otorga la potestad legislativa exclusiva al Estado, no obstante, la competencia ejecutiva de las normas deberá ser garantizada por las Comunidades Autónomas.

⁵CONTRERAS, OSCAR, *La competencia desleal y el deber de corrección en la ley chilena*, 2012, Ediciones Universidad Católica de Chile, p. 81

Saliendo del marco constitucional, y centrándonos en un ámbito legislativo especializado en la materia de libre competencia debemos destacar la LCD. En los capítulos II y III de la presente ley se recogen una serie de comportamientos que los sujetos participantes en el mercado deben evitar para garantizar la libre competencia del mercado.

Dentro del ámbito estatal debemos destacar con la misma importancia, la Ley 15/2007 de 3 de julio, relativa a la Defensa de la Competencia («BOE» núm. 159, de 4 de julio de 2007). En el mismo se enumera una serie de comportamientos que deben ser realizados por las empresas de un determinado sector con la finalidad de asegurar la libre competencia en el propio mercado.

La Ley de Defensa de la Competencia viene desarrollada a través del RD n.º 378/2008, de 22 de febrero («BOE» núm.50, de 27 de febrero de 2008), encargado de la Defensa de la Competencia, sin embargo, este real decreto únicamente regula las exenciones por categorías, autorización singular y el registro de defensa de la competencia.

Manteniéndonos en un nivel nacional, pero indagando en la defensa de la competencia dentro del ámbito del transporte aéreo debemos destacar la reciente Orden TMA/105/2020, de 31 de enero, en el mismo, se establecen las normas de concesión y manutención de las licencias de transporte aéreo.

2. APLICACIÓN DE LAS NUEVAS MEDIDAS ADOPTADAS EN EL ÁMBITO COMUNITARIO

En este apartado, analizaremos las distintas medidas que ha adoptado el derecho comunitario en materia de competencia desleal. Es cierto que una de las directrices con mayor relevancia en el ámbito legislativo comunitario es la libertad de competencia, para conocer el origen legislativo de esta materia en el ámbito europeo debemos remontarnos al Tratado de Roma del 25 de marzo de 1957. Junto a esta, España decidió aprobar la Ley 29/2009, de 30 de diciembre («BOE» núm. 315, de 31 de diciembre de 2009), que se basó en la normativa comunitaria, concretamente en dos directivas diferentes, la primera,

relacionada con los comportamientos desleales que se podían desarrollar en el mercado comunitario, es decir, la Directiva 2005/29/CE de 11 de mayo de 2005 (DOUE L. 149, de 11 de junio de 2005), relativa a las prácticas comerciales desleales de las empresas en sus relaciones con los consumidores en el mercado interior. Por su parte, la segunda era la Directiva 2006/1004/CE de 15 de mayo, encargada de regular los supuestos en los que se atacase a la publicidad clara y justa.

Sin embargo, la adaptación española ante las Directivas comunitarias no solamente provocó la modificación de la LCD, de la que surgió la Ley 29/2009 («BOE» núm. 315, de 31 de diciembre de 2009) mencionada previamente, también surgió la Ley 34/1988, de 11 de noviembre, General de Publicidad («BOE» núm. 274, de 15 de noviembre de 1988). A través de estas medidas se trataba de proteger en mayor medida al usuario frente al mercado económico comunitario, así como adoptar una serie de medidas restrictivas del mercado nacional.

Para adentrarnos en materia de transporte aéreo dentro de la normativa comunitaria, debemos remitirnos, además al art. 100.2 del TFUE (DOUE C83, de 30 de marzo de 2010), en el que se persigue la creación de una unidad mercantil de aviación exclusivo para el ámbito europeo para que, de esta forma se pueda garantizar el correcto funcionamiento y, así se pueda ampliar a terceros países mientras sea posible. Al ámbito espacial en el que tiene efecto este artículo se le conoce a día de hoy como Espacio Aéreo Europeo.

Manteniéndonos dentro del ámbito comunitario, no podemos olvidar uno de los conceptos más atacados, como son las tasas aeroportuarias, que facilitan algunos de los comportamientos vulneradores del derecho a la libre competencia en materia de transporte aéreo de mercancías. Para limitar las actividades de competencia desleal se aprobó la Directiva 2009/12/CE, de 11 de marzo de 2009 (DOUE L70, de 14 de marzo de 2009), relativa a las tasas aeroportuarias, en esta se regulan los principios comunes para la percepción de tasas aeroportuarias en todos los aeropuertos situados dentro de la UE protegiendo, de este modo algunos derechos como la no discriminación (art. 3 DTA) y algunas obligaciones como la transparencia (art. 7 DTA).

Por último, dentro del marco comunitario, la Resolución del PE 2016/2062 (INI) propone una estrategia de aviación para Europa centrado en la seguridad tanto de pasajeros y de mercancías como de los propios trabajadores del mismo.

3. ACUERDOS SUPRANACIONALES A NIVEL COMUNITARIO

Manteniéndonos en el marco comunitario, dentro del derecho de la competencia, hay una serie de acuerdos relacionados con la defensa de la competencia. Son los conocidos como “Acuerdos interlíneas”, un tipo de cooperación en el que no se afecta al mercado ni a los competidores. Se definen concretamente como los acuerdos que firman dos aerolíneas por los cuales una va a poder adquirir y vender segmentos de la otra. A pesar de la compraventa mantendrán su propio código y, por lo tanto, esto permitirá al usuario identificar con una mayor facilidad a la compañía operadora.

Estos acuerdos supranacionales han tenido cierta incidencia en la jurisprudencia española. Un claro ejemplo del mismo es la Sentencia de la Sala 3ª del Tribunal Supremo, de 20 de enero de 2007⁶, en la que se limita el contenido de estos acuerdos, de manera que únicamente pueden regular la venta endoso y aceptación de los pasajes entre compañías aéreas.

Sin embargo, no son el único tipo de acuerdos supranacionales que debemos tener en cuenta pues, las alianzas aéreas⁷ son un tipo de contrato de cooperación bilateral entre dos empresas que no tienen por qué estar suscritas al mismo régimen legislativo.

Con carácter general las alianzas aéreas tienen un carácter bilateral, aunque pueden ser también multilaterales. Hay tres principales objetivos perseguidos por estas alianzas, el de ampliar, el de reducir y el de evitar. El de ampliar hace referencia al de ampliar el negocio, es decir, poder adquirir un mayor número de usuarios o adquirir un mayor capital. El objetivo de reducir puede hacer referencia a la reducción de costes o de

⁶Sentencia de la Sala 3ª del Tribunal Supremo, de 20 de enero de 2007 disponible en:

<http://www.poderjudicial.es/search/TS/openDocument/7bdd92c447c185d7/20070222>

⁷SIERRA NOGUERO, ELISEO, *Manual de Derecho Aeronáutico*. 2020 Editorial Tirant lo Blanch, pp.253-255

competidores, siempre y cuando se mantengan en un ámbito legal. Por último, el deseo de evitar la aplicación de reglas relativas a la nacionalidad, de modo que se pudiese limitar la actividad de estas por algún modo.

Las alianzas aéreas por su parte destacan por la realización de tres actividades, la primera indica un trato distinguido entre los clientes fieles a alguna de las empresas que formen la alianza, la segunda la realización de acuerdos para cooperar y obtener reducciones en gastos y, por último, el código compartido (método de dos aerolíneas para explotar una determinada ruta).

Estos comportamientos pueden suponer un reparto de mercados entre consumidores, eliminación de competencia o un control sobre los precios, de manera que se perjudicaría al consumidor y a los competidores. Sin embargo, este tipo de alianzas cuenta con inmunidad desde el punto de vista del derecho de la competencia en la Unión Europea de acuerdo al Reglamento (CE) 1459/2006, de 28 de septiembre encargado de desarrollar el art. 81.3 del TFUE⁸ (DOUE L 272, de 3 de octubre de 2006) a determinadas categorías de acuerdos y prácticas concertadas que tengan por objeto la celebración de consultas relativas a las tarifas de transporte de pasajeros en los servicios aéreos regulados y a la asignación de períodos horarios en los aeropuertos. La única condición que se les exige es la posibilidad de consultar sobre la asignación de períodos horarios dentro de los aeropuertos, con la exclusividad de que sean únicamente los comunitarios.

No obstante, en el plano supranacional seguimos teniendo acuerdos entre estados acerca de la defensa de la competencia del transporte aéreo. Otro ejemplo de acuerdos puede ser la Decisión n°1/2013 del comité mixto de transporte aéreo entre la Unión Europea y Suiza de 2 de diciembre de 2013⁹ (a pesar de no encontrarse en la Unión Europea, es un estado situado en el continente europeo). Esta decisión cuenta con un gran interés porque vincula a todos los miembros de la Unión Europea en cuanto a sus relaciones con el Estado suizo.

⁸ Este artículo es actualmente el art. 101.3 del TFUE.

⁹ Forma parte del Espacio Económico Europeo pues, así se nombró en el acuerdo firmado el día 2 de mayo de 1992 y que, no entró en vigor hasta el 1 de enero de 1994.

IV. DERECHO DE LA LIBRE COMPETENCIA EN EL TRANSPORTE AÉREO.

1. ANTECEDENTES

El transporte aéreo ha sufrido una serie de modificaciones que le ha ido permitiendo adaptarse y actualizarse a medida que evolucionaba la Unión Europea y, por tanto, las relaciones entre estados miembros. Es una de las manifestaciones más claras de la intención de conseguir una Unión con unos estados miembros más conectados entre sí.

Aunque nos encontremos ante un sector estable, el aumento de competidores en el mercado del transporte aéreo ha provocado un aumento en la preocupación acerca de la competencia leal, así como en la posible realización de conductas o actividades que pudiesen distorsionar la misma.

Para controlar con mayor precisión el libre comercio del transporte aéreo, la Unión Europea comenzó a elaborar diversos reglamentos encargados de regular los aspectos más básicos de la libre competencia. Sin embargo, muchos de estos textos actualmente cuentan con una limitada eficacia. Los más importantes han sido:

- El Reglamento (CEE) n.º 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993 (DOUE L 14, de 22 de enero de 1993), relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios. A través de este reglamento se perseguía una adaptación de los aeropuertos europeos ante el creciente uso del transporte aéreo, además de eliminar los primeros comportamientos anticompetitivos de algunas aerolíneas que se encargaban de ocupar los aeropuertos durante determinadas franjas horarias, dificultando de esta manera el aterrizaje de los aviones de otras empresas competidoras. A pesar de hacer referencia al término franjas horarias, comúnmente suele emplearse la traducción de la lengua inglesa “*slot*”, que durante la pandemia de la COVID-19 se ha visto modificado y alterado por la reducción en la cantidad de pasajeros que podían desplazar las aeronaves y, por lo tanto, por la reducción en la cantidad de aviones que se encontraban activos durante la pandemia.

No obstante, también pretendía implantar algunos principios como el de no discriminación o el de transparencia dentro de la normativa comunitaria. De esta manera, se permitiría un uso ordenado de las franjas horarias, evitando que algunas aerolíneas pudiesen echar a sus competidores con menos peso del mercado.

- Sin embargo, el Reglamento nº 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993 (DOCCEE L 14/1), relativo a las normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios, necesitó de un correcto desarrollo para poder solucionar correctamente la falta de espacio de las aerolíneas para eliminar a su competencia en el mercado. Por eso mismo se redactó la Directiva 96/67/CE del Consejo, de 15 de octubre de 1996 (DOCCEE L 272, de 25 de octubre de 1996), relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad.

La principal finalidad de esta Directiva era la de garantizar una asistencia leal durante el aterrizaje del avión. Por lo tanto, se encarga de desarrollar 3 de los aspectos más importantes:

El primer aspecto a desarrollar por la Directiva es la de coordinar el libre acceso al mercado de la asistencia en tierra junto al correcto funcionamiento de los aeropuertos europeos.

El segundo es la de acudir a unos criterios objetivos, transparentes y no discriminatorios para priorizar los aterrizajes teniendo en cuenta una serie de factores como la capacidad o la seguridad a la hora de realizar el mismo.

Por último, en caso de que la entidad que gestiona el aeropuerto fuese la encargada de prestar la asistencia en tierra, se deben distinguir ambas no pudiendo financiar las actividades de servicios de asistencia con los ingresos de las actividades de gestión, ni a la inversa.

- En el año 2004, entró en vigor el Reglamento (CE) nº 868/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de abril de 2004 (L 162), relativo a la protección contra las subvenciones y las prácticas tarifarias desleales, que causan perjuicios a las compañías aéreas comunitarias, en la prestación de servicios de transporte aéreo desde los países no miembros de la Comunidad Europea.

El fundamento que motivó a la UE a redactar este Reglamento fue la desigualdad de condiciones de las compañías aéreas comunitarias frente a las no europeas, debido a que las segundas se aprovechaban de las ayudas o subvenciones que recibían y que se prohibían a las compañías de los estados miembros.

En cuanto a los reglamentos que regulaban las relaciones entre estados miembros y terceros, no se vieron afectados pues, presentaban unas alternativas para combatir contra las prácticas desleales y contaban con la primacía necesaria. Por eso mismo, en los casos en los que no se presentasen soluciones se optaba por la distinción aportada por el Reglamento entre los conceptos “subvención” y “práctica tarifaria desleal”.

2. APLICACIÓN DE LA NORMATIVA SOBRE LIBRE COMPETENCIA EN EL SECTOR AÉREO

La normativa comunitaria en materia de transporte aéreo se basa en gran medida en el art.100.2 del TFUE. Este artículo se encargaba de otorgar tanto al Parlamento Europeo como al Consejo, la potestad de regular las cuestiones convenientes a la correcta “*navegación marítima y aérea*”. Sin embargo, deberán contar con el pronunciamiento previo del Comité Económico y Social y con del Comité de las Regiones.

Este artículo, además, puede enlazarse con el siguiente capítulo del TFUE donde se regulan las cuestiones más relevantes en materia de competencia. Concretamente, los arts. 101 y 102 TFUE se encargan de regular las cuestiones de defensa de la competencia a nivel comunitario.

Adaptando este capítulo a un ámbito nacional, debemos mencionar a su vez el art. 1 y 2 de la Ley de Defensa de la Competencia que se encargan, igualmente, de regular la defensa de la competencia, sin embargo, manteniéndose en un nivel nacional.

Sin embargo, la aplicación correcta de las normas de competencia de la UE es indispensable para conseguir los objetivos que implica la política de competencia. Por eso mismo, se obliga a todos los EEMM a que cumplan correctamente con las normas de competencia de los arts. 101 y 102 TFUE. Para lograr la correcta aplicación de los mismos, se extendió la potestad para regular los actos de competencia desleal a los órganos nacionales.

Al descentralizarse la potestad para regular estos actos, surge una serie de problemas, como puede ser la coordinación eficaz entre los órganos comunitarios. Para esto se desarrolla la Red Europea de Competencia, que se forma por las autoridades nacionales en materia de derecho de la competencia, así como la Comisión. Además, la Red Europea de Competencia ayuda a determinar la autoridad competente dependiendo del supuesto, así como qué órganos podrán prestar asistencia.

Por lo tanto, la lucha por la libre competencia es un concepto que no solamente ha defendido la UE a través de los artículos 101 y 102 del TFUE o a través del Reglamento 2019/712 del PE y del Consejo (DOUE L 123, de 10 de mayo de 2019) pues, un ejemplo de lucha contra los trust se encuentra en la Directiva 2014/104/UE del PE y del Consejo, aprobado el 26 de noviembre de 2014 (DOUE L 349, de 5 de diciembre de 2014) y relativo a determinadas normas por las que se rigen las acciones por daños en virtud del Derecho nacional, por infracciones del Derecho de la competencia de los Estados miembros y de la Unión Europea, cuyo principal objetivo era evitar la realización de determinados acuerdos prohibidos, así como para el establecimiento de una serie de procedimientos que faciliten la obtención del resarcimiento de los daños y perjuicios, protegiendo, de esta manera a los ciudadanos o a otros competidores que pudiesen salir perjudicados por la realización de estos acuerdos prohibidos.

En cuanto a la doctrina referente a la Directiva 2014/104 una de las más relevantes es la Sentencia del Tribunal de Justicia (Sala Primera) de 6 de junio de 2013

Bundeswettbewerbsbehörde contra Donau Chemie AG y otros, (asunto C-536/11) de la que extraemos, en su punto 49, una doctrina jurisprudencial acerca de la armonización de las legislaciones nacionales respecto a la acción por daños en materia de competencia. El tribunal defiende que, conforme a la aplicación del Derecho de la Unión, concretamente al principio de efectividad, no se permite la incidencia de un derecho nacional en el que se permita el acceso a terceros a los documentos que contienen el expediente de un procedimiento en el que se aplica la normativa comunitaria (el art. 101 TFUE), así como al acceso a los documentos emitidos en un programa de clemencia o a la interposición de recursos por daños y perjuicios generados a través de una práctica colusoria por parte de terceros, de manera que los tribunales nacionales no van a poder ponderar los intereses que se encuentren protegidos a través de la normativa comunitaria.¹⁰

3. CRITERIOS INSPIRADORES DEL REGLAMENTO 2019/712 UE

A pesar del claro objetivo del Reglamento, una de las cuestiones que no hemos mencionado ha sido la de los principios en los que se basa y cuáles van a tener una mayor incidencia a la hora de conseguir el objetivo que persigue éste.

Tras una lectura rápida del reglamento podemos encontrar una serie de ideas contrarias o que han sido redactadas por el legislador de manera contrapuesta. Pues en unas ocasiones anima a los estados a mantener diálogos constructivos con terceros países no miembros (lo que supondrá la creación de acuerdos entre países) pero, en otras ocasiones persigue el mantener una legislación de la que se derive una mayor competencia para la Unión Europea, sin entrar en juego países terceros. A pesar de esta doble vertiente del legislador, podemos extraer algunos de los principios con mayor relevancia de la norma.

En primer lugar, el principio de primacía y centralidad del interés de la Unión pues, el Reglamento 2019/712 (DOUE L 123, de 10 de mayo de 2019) permite delimitar

¹⁰Sentencia de 6 de junio de 2013 Bundeswettbewerbsbehörde contra Donau Chemie AG y otros disponible en: <http://curia.europa.eu/juris/>

algunas de las actuaciones de las autoridades europeas, sirviendo, a su vez como una guía de los procedimientos que se deben seguir, así como de la forma en la que estos deben ejecutarse sin poder ir en contra de los intereses de la Unión.

Para conseguir identificar correctamente el interés de la UE que esté en juego dependiendo de la situación, el art. 3.1 del Reglamento nos especifica que, deberá realizarse un análisis de la totalidad de los intereses que pudiesen tenerse relevancia en la situación.

Por lo tanto, debemos atender a una serie de cuestiones, como la obligación de atender a los efectos que va a tener la decisión en los consumidores, así como en las propias empresas de la unión, además de la necesidad de mantener la conectividad entre los estados miembros.

En caso de que se siguiese una actuación contraria a los intereses de la UE, deberá respetarse el principio de información y audiencia, teniendo la Comisión la obligación de escuchar a ambas partes del proceso.

En caso de entrasen en conflicto dos intereses de la Unión, debemos tener en cuenta que preponderará en todo momento un interés económico que deberá tenerse en cuenta en todo momento pues, el análisis que realizará la Comisión se basará en unos criterios económicos.

En segundo lugar, otro principio que podemos extraer del Reglamento es el de Irrelevancia. Es decir, es indiferente que nos encontremos ante una práctica u otra, lo importante será el resultado lesivo generado por la competencia desleal. Por esto mismo, el Reglamento 2019/712 se crea con la finalidad de evitar un resultado que afecte al mercado del transporte aéreo en lugar de centrarse en eliminar una serie de actuaciones desleales.

Sin embargo, una conducta que trata de evitar el legislador es la de un trato distinto a las empresas comunitarias en comparación con el resto de competidores pues, de este modo, el reglamento podría perjudicar al resto de competidores interfiriendo en una serie de factores como son los mencionados en el preámbulo, concretamente en su apartado 10

del Reglamento 2019/712. Entre estos destacan, la incidencia en los precios, las infraestructuras aeroportuarias, los servicios de navegación aérea, la asignación de slots, los procedimientos administrativos o las disposiciones de venta y distribución de los servicios aéreos.

El tercer principio es la necesidad de contar con los terceros países involucrados tanto en la investigación como en la gestión de los conflictos. Con este principio debemos destacar que el derecho europeo tiene un amplio sistema para poder resolver conflictos entre compañías de estados miembros, no obstante, no es así cuando nos encontramos con que una de las partes proviene de un estado no miembro de la UE. Por eso mismo, debemos acudir nuevamente al interés del legislador para solucionar los posibles conflictos que pudiesen surgir, además de la obligación de mantenerlos durante todo el procedimiento.

Para realizar correctamente el procedimiento, la Comisión va a tener la potestad de desplazarse a los terceros países a realizar las investigaciones que considere oportunas. Sin embargo, estas investigaciones se podrán llevar a cabo siempre y cuando cuenten con el consentimiento del país investigado. Igualmente, si el estado no miembro de la UE decide terminar con el comportamiento con el que se afecta a la libre competencia, la Comisión tendrá la potestad de suspender el procedimiento, con la finalidad de adquirir una mayor eficiencia administrativa.

El último principio presente en el Reglamento 2019/712 es el de proporcionalidad de las medidas adoptadas que hace referencia a la respuesta por parte de la Unión contra las actuaciones que atenten contra el derecho a la libre competencia.

Para adoptar estas medidas de manera correcta, el legislador decide establecer una serie de criterios a valorar a la hora de determinar una sanción. Del mismo modo, nos permite conocer la configuración del procedimiento a seguir, así como el motivo por el que se podrá acudir a esas medidas.

El primer criterio es la obligación de que esas medidas adquieran la naturaleza de obligaciones financieras u otras similares en las que se represente una sanción de carácter pecuniario.

El segundo criterio es que las medidas deberán limitarse a lo más básico, de manera que se pueda contrarrestar todo el perjuicio realizado.

Por último, debe mantenerse el comercio justo en cuanto al transporte aéreo europeo, de manera que las empresas competidoras de los EEMM no puedan obtener unas ventajas indebidas que las sitúen en una posición privilegiada en comparación al resto de compañías aéreas.

4. DISPOSICIONES GENERALES.

En cuanto a las disposiciones generales del Reglamento 2019/712, de 17 de abril de 2019 observamos que, a lo largo de sus tres primeros artículos, nos aportan la información más relevante del Reglamento, es decir, el objeto, las definiciones y el interés de la Unión.

En primer lugar, el art. 1 hace referencia al objeto del Reglamento y, se divide en dos puntos. El primero, establece que el Reglamento se encargará de establecer los distintos procedimientos a través de los cuales la Comisión podrá realizar las investigaciones en caso de que un competidor actuase afectando a la libre competencia del mercado.

Además, este primer punto, también da la potestad a la Comisión de adoptar las medidas correctoras, siempre que considere oportuno que se pueda perjudicar a las compañías aéreas de la Unión o a terceros que compitan en el mismo mercado.

En segundo lugar, el art. 1.2 del Reglamento 2019/712, de 17 de abril de 2019 se aplica sin tener en cuenta el art. 12 del Reglamento nº 95/93 de 18 de enero de 1993 (DOUE L 14, de 22 de enero de 1993) donde se encuentran reguladas las relaciones con terceros países en cuanto a la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunes.

También, se aplicará lo dispuesto en el Reglamento sin perjuicio de lo recogido en el art. 20 de la Directiva 96/67/CE de 15 de octubre de 1996(DOCCEE L 272), relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad donde se regula la reciprocidad de derechos y obligaciones entre los distintos competidores.

En tercer lugar, el art. 2 del Reglamento 2019/712 nos aporta las definiciones de los conceptos más relevantes en materia de competencia desleal en el transporte aéreo. La importancia de este artículo reside en que, permite una correcta interpretación de los conceptos, de manera que, ninguna compañía pudiese vulnerar la normativa alegando que, en la legislación bajo la que actúa ese mismo concepto puede tener un significado distinto.

Entre otros, se regulan las partes que pudiesen participar en el mercado del transporte aéreo (compañías aéreas, partes interesadas, estados miembros, terceros países) así como las prácticas desleales y los efectos (discriminación y subvenciones).

Por último, el art. 3 del Reglamento establece una serie de criterios por los que se debe regir el comportamiento de la Comisión. Estos criterios son los conocidos como “*intereses de la Unión*” y nos aportan unas directrices que deben tenerse en cuenta en caso de que un comportamiento alterase la libre competencia.

Dentro de los intereses de la Unión destacamos una protección a la figura de consumidores, así como de la conectividad entre empresas comunitarias, aunque igualmente se traten de proteger a los competidores procedentes de estados no miembros.

5. PROCEDIMIENTO

El procedimiento para sancionar o evitar la realización de una serie de comportamientos que puedan afectar a la libre competencia se regulan en el Capítulo II del Reglamento 2019/712.

El inicio del procedimiento se regula en el art. 4 del Reglamento donde se exponen una serie de supuestos a través de los cuales se puede iniciar el procedimiento de investigación, así como los motivos por los que la Comisión de la UE puede rechazar el inicio de la investigación. Además, en el art.4.8 se exponen una serie de obligaciones que debe adoptar la Comisión en caso de considerar que las pruebas que se aportan cuentan con la suficiente relevancia como para demostrar el efecto negativo en el mercado.

En segundo lugar, el procedimiento de investigación se regula en el art. 5 del Reglamento y, se abre tras el inicio del procedimiento, tal y como se establece en su primer apartado. La finalidad del mismo procedimiento es la de obtener pruebas a través de las cuales se pueda demostrar la realización de una actividad que perjudique o afecte a la libre competencia.

Además, el art. 5 establece una serie de directrices que debe seguir la Comisión de la UE en cuanto a la comunicación a las partes, los plazos, o en caso de que se denegase o se aprobase la información recogida a través de la investigación. También encontramos una limitación a la potestad de la Comisión en su cuarto punto, donde se le autoriza a revisar la exactitud de la información y, por lo tanto, es la encargada de investigar a las compañías de la UE, o a las de terceros estados.

En tercer lugar, la suspensión se recoge en el art. 6 del Reglamento. A través de éste se reúnen una serie de circunstancias por las cuales en lugar de juzgar un caso se pueden seguir diferentes alternativas que faciliten una supresión del ejercicio que afectase a esta libre competencia.

El plazo que establece el segundo punto de este art. 6 del Reglamento para considerar una investigación como suspendida por la Comisión de la UE será de 15 días tras la fecha de notificación por la que se informa de la apertura de este procedimiento. Sin embargo, no es un cierre definitivo ya que, en caso de cumplirse con algunos de los requisitos recogidos en el tercer punto, se podría reabrir la investigación.

El procedimiento que debe seguir la Comisión frente a las prácticas que afecten a la libre competencia es sencillo, sin embargo, todos los estados deben estar conforme,

para que se pueda aplicar correctamente el Reglamento. Por eso mismo, es necesaria una cooperación entre los mismos, para llegar a la mejor solución para todos los competidores.

Esta cooperación se regula en el art. 7 del Reglamento y, tiene como consecuencia la obligación de informar y de reunirse con la Comisión para aportar la información pertinente, así como el objeto del litigio.

Sin embargo, surge una cuestión acerca de la información recabada por la Comisión y es sobre la naturaleza de la misma. La información que obtenga la Comisión nunca podrá ser pública si puede ser empleada por el resto de competidores de manera que afectase a los usuarios de la empresa afectada. Tampoco podrán serlo aquella información que, por sí misma, tenga un carácter confidencial y, por lo tanto, ni la Comisión ni los empleados del órgano podrán divulgarlo.

Además, la Comisión puede solicitar informes a modo de resumen sobre la información que consideren relevante. En caso de que la empresa considere que la solicitud de información no estuviese justificada y se negase a la presentación de dicha información dicha información se podrá tener por no presentada, pero si se considera que la información aportada es falsa o puede impedir el correcto desarrollo de la investigación no se tendrá en cuenta conforme al art. 9 del Reglamento. Esta obligación de mantener la información con la mayor confidencialidad posible se regula en el art. 8 del Reglamento.

En cuanto a la divulgación de la información, la Comisión deberá cumplir con la obligación que le impone el art. 10 del Reglamento, por el que deberá informar tanto a los estados miembros, a los terceros países (así como a las compañías afectadas de terceros países) y a los competidores que puedan verse afectados por el comportamiento de la empresa denunciada. Esta información deberá contener los hechos que generaron esa vulneración a la libre competencia y las medidas correctoras que hubiesen adoptado. La divulgación deberá realizarse en el plazo de un mes previo a la consulta por parte de la Comisión hacia el Comité.

Por último, el Reglamento establece en su art. 11 que el procedimiento podrá tener como máximo una duración de veinte meses. No obstante, éste podrá ampliarse por causas

justificadas. Sin embargo, el procedimiento de investigación no podrá superar el plazo de doce meses de duración.

6. PRÁCTICAS CONTRA LA LIBRE COMPETENCIA DEL TRANSPORTE AÉREO

La libre competencia en el transporte aéreo puede vulnerarse a través de una serie de actuaciones. A pesar de que la medición del efecto en el mercado se determine conforme a los criterios regulados en el art. 12 del Reglamento, las conductas que puedan afectar a este mercado se regulan en la LDC («BOE» núm. 159, de 4 de julio de 2007).

En caso de que se realizasen alguna de las conductas de la LDC y que, la investigación determinase la veracidad de esos hechos, la Comisión de la UE deberá adoptar las medidas correctoras que estime oportunas. Sin embargo, en algunas ocasiones, en caso de que la parte demandante retire la denuncia, la Comisión podrá seguir con el procedimiento por su cuenta si lo considera de relevancia.

En caso de poder seguir con el procedimiento, la Comisión de la UE podrá realizar los actos de ejecución que considere necesarios siempre que se la infracción reúna las características del art. 13.2 del Reglamento. En este caso, una vez finalice la investigación será publicada en el DOUE la decisión que adopte la Comisión de la UE.

En caso de que la Comisión decida adoptar una serie de medidas a través de las cuales se persiga tanto eliminar como evitar la comisión de cualquier perjuicio a los competidores del mercado deberá cumplir con el art. 14 del Reglamento. Estas medidas son las medidas correctoras y pueden implicar obligaciones financieras o de cualquier otro tipo, como por ejemplo la suspensión de derechos.

Para establecer la posibilidad de imponer las medidas correctoras, el punto 1 del art. 14 del Reglamento establece una serie de condiciones por las que se puedan adoptar estas medidas correctoras. La primera de ellas es el efecto perjudicial en el mercado, de manera que pueda afectar al resto de competidores a través de la distorsión de la competencia. En caso de que las medidas adoptadas fuesen financieras se seguirá un

procedimiento de examen que, variará en caso de que no se persiga la imposición de una medida correctora de carácter financiero.

En el segundo punto del artículo se establece la vigencia de las medidas correctoras pues, en caso de que se determine la influencia y el efecto negativo en el mercado por parte de la conducta anticompetitiva, entrará en vigor la medida correctora.

Sin embargo, las medidas correctoras deberán seguir una serie de limitaciones pues, en ocasiones podrá establecerse la aplicación de las mismas dentro de una determinada zona geográfica o incluso la aplicación durante un período de tiempo, de manera que esas empresas afectadas puedan hacer frente y recuperarse del perjuicio generado por el comportamiento anticompetitivo de la empresa denunciada.

Para la correcta imposición de medidas correctoras, éstas deberán ser publicadas en el DOUE, exponiendo las razones sobre la imposición de las mismas, la conclusión de la investigación, así como las propias medidas que deberán ser adoptadas por la empresa vulneradora del derecho a la libre competencia.

Por último, las medidas correctoras podrán ser susceptibles de cambio, es decir, pueden reconsiderarse las medidas como así aclara el artículo 15 del Reglamento. A través de éste se establece la posibilidad de replantear el mantener las medidas correctoras vigentes.

La reconsideración de las medidas correctoras podrá ser propuesta por la Comisión, el denunciante, o por cualquiera de los estados que forme parte del procedimiento, ya sea un estado miembro o un tercero.

Para una correcta reconsideración la Comisión deberá evaluar el efecto de la actividad anticompetitiva en el mercado, así como el posible nexo causal entre la práctica desleal y el resultado. Para la final aprobación del mismo, la Comisión deberá adoptará los actos de ejecución, a través de los cuales se podrán modificar, derogar o incluso mantener las medidas correctoras. Estas reconsideraciones se podrán realizar conforme al procedimiento de comité que definiremos en el apartado de disposiciones finales.

7. DISPOSICIONES FINALES

En cuanto a las disposiciones finales, no solamente hacen referencia a la entrada en vigor y a la derogación del reglamento, sino que, además, incluyen la figura del Comité y la obligación de información y evaluación.

En primer lugar, el procedimiento de comité se regula en el art. 16 del Reglamento 2019/712, sin embargo, éste nos remite al Reglamento (UE) nº 182/2011 del PE y del Consejo de 16 de febrero de 2011 (DOUE L 55, de 28 de febrero de 2011) por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los EEMM del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión, en sus tres puntos.

En el primero de ellos se establece una obligación a la Comisión de que esté asistida por el Comité. La formación del comité se regula en el art. 3.2 del Reglamento 182/2011, de 16 de febrero de 2011 (DOUE L 55, de 28 de febrero de 2011). El segundo punto del artículo nos remite al art. 5 del Reglamento 182/2011 donde se regula el procedimiento de examen, así como la relación entre la Comisión y el Comité en la aprobación de los actos de ejecución y, por lo tanto, de las medidas correctoras del art. 14 del Reglamento 2019/712.

Sin embargo, en caso de que ambas instituciones disientan deberá seguirse el procedimiento regulado en el art. 5.4, en su tercer párrafo del Reglamento 182/2011, donde se establece que el presidente del Consejo podrá modificar el acto de ejecución y presentarlo al Comité dentro del plazo de dos meses tras la votación o presentar un recurso de apelación para que se pueda deliberar el proyecto de acto de ejecución, no obstante, en este supuesto, el plazo para presentar el recurso se reducirá a un mes tras las votaciones.

En segundo lugar, la obligación de información y evaluación se recoge en el art. 17 del Reglamento 2019/712 y, establece que la Comisión deberá informar tanto al Parlamento como al Consejo siempre que quiera aplicar el propio Reglamento 2019/712 pero, también habrá una serie de límites sobre esta obligación de informar al Parlamento

y al Consejo ya que, únicamente se podrá informar de la aplicación de medidas correctoras, la conclusión de las investigaciones que se hayan resuelto estableciendo la imposibilidad de imponer medidas correctoras, las reconsideraciones de las medidas correctoras del art. 15 del Reglamento y la cooperación con las partes que estuviesen involucradas.

En caso de que el Parlamento o el Consejo tuviesen dudas sobre las investigaciones o sobre la propia aplicación del Reglamento, podrán solicitar a la Comisión en cualquier momento, las aclaraciones que consideren oportunas.

Por último, el art. 18 del Reglamento 2019/712 establece que, con la entrada en vigor del presente Reglamento, quedó derogado el Reglamento n.º 868/2004 del PE y del Consejo, de 21 de abril de 2004 (DOUE L 162, de 30 de abril de 2004)¹¹, relativo a la protección contra las subvenciones y las prácticas tarifarias desleales, que causan perjuicios a las compañías aéreas comunitarias, en la prestación de servicios de transporte aéreo desde los países no miembros de la Comunidad Europea. Por su parte, en el art. 19 del Reglamento 2019/712 se precisa que la *vacatio legis* en este supuesto será de 20 días tras la publicación en el DOUE.

V. LA LIBRE COMPETENCIA EN EL TRANSPORTE AÉREO EN ESPAÑA.

1. DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS Y SUPUESTOS ESPECIALES.

Las competencias que pueda ejercer el Estado español en materia de competencias sobre el transporte aéreo puede ser un tema complejo debido a la posibilidad de emplear este medio de transporte dentro del territorio nacional, o fuera del mismo.

No obstante, las dudas acerca de la competencia en la navegación aérea dentro del territorio español vienen resueltas en la Ley 48/1960, de 21 de julio sobre Navegación Aérea («BOE» núm. 176, de 23 de julio de 1960), más concretamente en su art. 1. En el

¹¹ Reglamento n.º 868/2004 disponible en:
<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32004R0868&from=es>

mismo se establece la responsabilidad del estado español sobre todo el espacio aéreo situado sobre el territorio español o su mar territorial. De manera que, para delimitar la responsabilidad del estado debemos establecer que, dentro del espacio aéreo vinculado al territorio español, será responsable el Estado español.

Sin embargo, en caso de que nos encontremos ante aeronaves de otros países que sobrevuelen el territorio español, debe haber entre ambos un Tratado o Convenio que lo pueda autorizar, tal y como se recoge en el segundo párrafo del art. 2 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea («BOE» núm. 176, de 23 de julio de 1960) y, a la que nos referiremos en adelante como LNA. Uno de los mayores ejemplos que podemos encontrar es el “Convenio sobre transporte aéreo entre el Reino de España y los Estados Unidos Mexicanos”¹² en el que se regulan los términos y las condiciones por las que se permite que las aeronaves mexicanas puedan atravesar el espacio aéreo español, así como que las aeronaves españolas puedan atravesar el espacio aéreo mexicano.

Otro rasgo destacable fue la aplicación del art. 3 de la LNA en el que se establece la potestad al Gobierno para suspender las actividades aéreas en su territorio siempre que concurran causas graves. Uno de los ejemplos más claros ha sido el cierre de fronteras motivado por el COVID-19 que ha obligado a gran parte del sector aéreo español a cesar completamente en sus actividades.

En cuanto a los supuestos especiales derivados de la navegación aérea, debemos destacar la regulación de los daños causados por la misma, siendo un supuesto de responsabilidad civil extracontractual pues, en casos de responsabilidad civil contractual, será el propio contrato el que determine la responsabilidad.

En casos de que la responsabilidad no se recoja de manera contractual debemos analizar únicamente un factor, la relación de causalidad que pudiese haber entre el agente y el daño producido pues, en caso, de existir esta, se deberá indemnizar al usuario. El art. 121 de la LNA establece la obligación de que el transportista deberá responder de sus actos y de sus empleados.

¹²Convenio sobre transporte aéreo entre el Reino de España y los Estados Unidos Mexicanos disponible en: https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2018-10578

Facilitando un ejemplo, en caso de que un vuelo se cancelase por una imposibilidad de que el avión pudiese realizar un aterrizaje seguro al no cumplirse las medidas de seguridad requeridas y exigidas por el Real Decreto 384/2015 de 22 de mayo («BOE» núm. 144, de 17 de junio de 2015), por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles.¹³

Del art. 120 de la LNA se incluye la responsabilidad del transportista incluso en los casos de accidente fortuito y, aquellos ocurridos a pesar de haberse actuado con la debida diligencia.

Un ejemplo de la responsabilidad que tiene la compañía podemos encontrarlo en la Sentencia del Tribunal Supremo 1513/2019 del 17 de mayo de 2019¹⁴, entre los representantes de un fallecido en un accidente de avión de la empresa Spanair en Barajas y la compañía aseguradora MAPFRE. A través de esta sentencia se perseguía la obtención de la indemnización por el fallecimiento, así como una serie de intereses de demora. Sin embargo, esta proposición quedó rechazada y, por lo tanto, se eximió a la compañía aseguradora de realizar los pagos correspondientes.

En cuanto a la responsabilidad en caso de accidente, la LNA establece, en su capítulo XVI una serie de actuaciones que se deben seguir en caso de accidente, asistencia y salvamento y los hallazgos. En concreto, el art. 134 establece que la potestad para conocer de estos casos será de las autoridades aéreas (en caso de que transcurra dentro de territorio español, conocerán las autoridades españolas) que deberán asistir y ayudar en casos de accidente. No obstante, el mismo artículo establece que estos se considerarán de interés público.

¹³Real Decreto 384/2015 disponible en:

<https://www.boe.es/boe/dias/2015/06/17/pdfs/BOE-A-2015-6704.pdf>

¹⁴STS 1513/2019, de 17 de mayo de 2019 disponible en:

<http://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/85ca1ec6b5936824/20190522>

Un ejemplo de relevancia sobre la reclamación de una indemnización sobre lo establecido en la LNA es la Sentencia del Tribunal Supremo 388/2014 de 4 de julio¹⁵, donde se reclama una cantidad superior a lo regulado tanto en la LNA como en el Convenio de Montreal por el fallecimiento de un pasajero debido a un accidente de avioneta. En este caso, se persigue la ampliación de la cobertura de la responsabilidad tanto objetiva como subjetiva.

2. ACUERDOS DEL ESTADO ESPAÑOL EN LA LIBRE COMPETENCIA DEL TRANSPORTE AÉREO.

Para permitir el paso de aeronaves sobre el territorio español, es necesaria la adopción del gobierno de un tratado o un convenio bilateral adoptado por el estado que solicita. Para conocer todos los estados con los que España mantiene una serie de acuerdos de transporte aéreo y vigente, podemos acudir a la página oficial del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (a la que haremos referencia como MTMAU en adelante)¹⁶. Sin embargo, aquí únicamente se regulan los convenios internacionales con estados no miembros de la UE.

En primer lugar, entre España y Canadá hay dos acuerdos que permiten el tráfico aéreo en el territorio del otro estado. Uno de ellos con un carácter global y siendo un acuerdo firmado por varios estados y un segundo acuerdo bilateral (Acuerdo de 13 de diciembre de 1991 sobre transporte aéreo entre el Gobierno de España y el Gobierno de Canadá hecho en Ottawa el 15 de septiembre de 1988) (BOE n. 310, de 27 de diciembre de 1991)¹⁷ firmado entre ambas partes en el año 88 que entró en vigor el 27 de diciembre del año 1991 y que sigue vigente en la actualidad.

¹⁵STS 388/2014, de 4 de julio de 2014 disponible en: <https://supremo.vlex.es/vid/545335442>

¹⁶Listado de acuerdos entre España y el resto de países en materia de transporte aéreo disponible en: <https://www.mitma.gob.es/aviacion-civil/convenios-de-transporte-aereo/acuerdos-de-servicios-aereos-asa/listado-de-acuerdos-vigentes/acuerdos-de-servicios-aereos-asa-celebrados-por-espana>

¹⁷Acuerdo entre el Gobierno de España y el Gobierno de Canadá de 13 de diciembre de 1991 disponible en: https://www2.mitma.es/recursos_mfom/aviacion/Canad%C3%A1_ATA_boe_1988.pdf

En este acuerdo se regula la posibilidad de que cualquier aeronave española o canadiense pueda sobrevolar sin parar, aunque sí para las escalas y para desembarcar y embarcar siempre que no se realicen estas acciones con fines comerciales, tal y como establece el art.2.1 del Convenio. Además, se encargan de regular cuestiones como la seguridad, leyes aplicables, exenciones, capacidad o tarifas. De manera que establece unos parámetros que debe cumplir todo avión que sobrevuele el territorio canadiense.

En segundo lugar, otro acuerdo que debemos analizar es el del Estado Español con Noruega que, a pesar de encontrarse en el continente europeo no es un Estado Miembro de la UE, por eso mismo aparece en el listado de acuerdos. Aunque actualmente haya 2 acuerdos en vigor, uno forma parte del Espacio Económico Europeo y el otro es el Acuerdo relativo a Navegación Aérea entre los Gobiernos de España y Noruega firmado en Madrid el 5 de mayo de 1965¹⁸ (BOE n. 67, de 19 de marzo de 1966). Al igual que el convenio con Canadá, su artículo 1 permite poner en común una serie de términos y sus definiciones para evitar ilícitos justificados en una incorrecta traducción.

En su segundo artículo se establecen las condiciones por las que las aeronaves españolas podrán sobrevolar el territorio noruego y por el que las aeronaves noruegas puedan sobrevolar el territorio español. En este artículo, de igual manera que en el Convenio con Canadá se permite sobrevolar sin necesidad de aterrizar, o el aterrizaje para fines no comerciales, así como la posibilidad de realizar escalas.

En tercer lugar, pasando por el continente asiático, existe el Acuerdo de transporte aéreo entre el Reino de España y la República de Corea («BOE» núm. 37, de 12 de febrero de 1991)¹⁹. En este caso, nos encontramos ante un acuerdo con carácter bilateral firmado el 21 de junio de 1989. En este caso, nos encontramos con que el acuerdo se ha redactado en inglés, de manera que ambas partes puedan aportar una definición común para los términos recogidos. Igualmente observamos las mismas obligaciones y requisitos que en

¹⁸ Acuerdo relativo a Navegación Aérea entre los Gobiernos de España y Noruega firmado en Madrid el 5 de mayo de 1965 disponible en:

https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/aviacion/Noruega_ANA_boe_1966.pdf

¹⁹ Acuerdo de transporte aéreo entre el Reino de España y la República de Corea disponible en: <https://www.boe.es/boe/dias/1991/02/12/pdfs/A04767-04769.pdf>

el resto de los acuerdos, de manera que se van a establecer los mismos parámetros referentes a seguridad, capacidad y derechos de sobrevolar y aterrizar sin fines comerciales.

En cuarto lugar, dentro del continente africano, destacamos el Acuerdo sobre transporte aéreo entre el Reino de España y a República Argelina Democrática y Popular, hecho en Argel el 13 de marzo de 2007²⁰ (BOE n. 14, de 16 de enero de 2008). En este caso podemos encontrar el documento en español y, siguiendo la misma estructura que los acuerdos anteriores, comenzando por un conjunto de definiciones que evitan posibles errores o ilícitos por la asignación a un término de un significado que no le corresponde en otros idiomas. También se establecen una serie de parámetros como pueden ser la carga, la seguridad, los certificados, las tasas o la resolución de controversias.

Por último, en Oceanía, encontramos el Acuerdo sobre servicios aéreos entre el Reino de España y Australia²¹, firmado en Canberra el 24 de junio del año 2009 (BOE número 101, de 28 de abril de 2011). A diferencia del resto de acuerdos y convenios, en este caso, nos encontramos con que la concesión de derechos se encuentra en el artículo 3 pues, el 2 regula las autorizaciones y revocaciones. No obstante, el contenido sigue siendo el mismo que en el resto de acuerdos.

En conclusión, a pesar de los diferentes acuerdos y convenios que mantenga España con los terceros países, la redacción de éstos va a seguir la misma estructura, de manera que, salvo condiciones excepcionales y salvo la fijación de unos parámetros determinados, todos los acuerdos van a seguir la misma estructura.

3. NORMATIVA ESPAÑOLA EN MATERIA DE TRANSPORTE AÉREO Y LIBRE COMPETENCIA

²⁰ Acuerdo sobre transporte aéreo entre el Reino de España y a República Argelina Democrática y Popular: https://www.mitma.gob.es/recursos_mfom/aviacion/Argelia_ATA_boe_2008.pdf

²¹ Acuerdo sobre servicios aéreos entre el Reino de España y Australia, de 24 de junio de 2009 disponible en: https://www2.mitma.es/recursos_mfom/aviacion/Australia_ASA_boe_2009.pdf

La legislación española en materia de libre competencia ha sido una de las que más modificaciones ha sufrido, como he mencionado en anteriores epígrafes, ha sido una de las que más se ha modificado sobre todo por la influencia de la legislación comunitaria. Sin embargo, la libre competencia del transporte aéreo a nivel estatal no se reduce a la aplicación de la LDC y de la LCD pues, entre otras, podemos encontrar las siguientes:

- Los sujetos pasivos de los servicios del transporte aéreo no dejan de ser consumidores y, por lo tanto, deben actuar conforme a lo dispuesto a las leyes de contratación, concretamente a la Ley 7/1998, de 13 de abril («BOE» núm. 89, de 14 de abril de 1998), sobre las condiciones generales de contratación, en la que se establecen una serie de condiciones que debe cumplir cada contrato y que, actúan bajo un régimen sancionador que puede interponerse en caso de incumplimiento.

Sin embargo, dentro del mercado de transporte aéreo, no solamente pueden verse afectados los competidores ante los actos desleales, también los consumidores. Por eso mismo, el RDL 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba la Ley General para la Defensa de Consumidores y Usuarios («BOE» núm. 287, de 30 de noviembre de 2007), aporta una posibilidad de defensa a todos los sujetos que no puedan protegerse amparándose en las normas de competencia.

- En materia de responsabilidad por daños encontramos el Real Decreto 37/2001, que actualiza la cuantía de las indemnizaciones por daños que establece la Ley de Navegación Aérea («BOE» núm. 176, de 23 de julio de 1960). Por lo tanto, actualiza las cuantías por las que se debe indemnizar a los usuarios y consumidores por pérdida de equipajes y mercancía, daños en superficie, a los propios instructores de pilotos.
- En materia de Seguridad Aérea encontramos la Ley 21/2003 de 7 de julio de Seguridad Aérea («BOE» núm. 162, de 8 de julio de 2003), encargada de regular aspectos como la supervisión de la seguridad tanto civil como aeronáutica o la obligación de mantener el orden y la seguridad en el transporte aéreo.

A pesar de los criterios que establece esta legislación, destaca por otorgar la potestad para conocer tanto en materia inspectora como sancionadora al Ministerio de Fomento.

- Por último, la LNA que regula, entre otras cuestiones el espacio aéreo, los aeropuertos y aeródromos, las servidumbres, los seguros aéreos, transporte privado o las escuelas de aviación.

4. INFLUENCIA DE LA COVID-19 EN EL TRANSPORTE AÉREO ESPAÑOL Y GLOBAL

La COVID-19 es una enfermedad infecciosa producida por el virus SARS-CoV-2 y que ha alcanzado un nivel global durante este año 2020. Tal ha sido su alcance que se le ha otorgado el término de pandemia al haber afectado a una gran cantidad de países a nivel global.

El miedo ante esta enfermedad y su rápida propagación ha obligado a los gobiernos de los diferentes estados a cerrar las fronteras para frenar el número de contagios. Este cierre de fronteras, aunque necesario, ha generado una gran diversidad de respuestas por parte de las aerolíneas para adaptarse y conseguir superar esta crisis de la manera menos perjudicial posible.

A pesar de todo, la Confederación Española de Agencias de Viaje (CEAV), ha ido recopilando de manera ordenada durante la pandemia una serie de circulares por parte de las aerolíneas expresando las decisiones adoptadas por las mismas²².

Aunque la respuesta ante esta situación por el sector aeronáutico fue rápida, no ha evitado que sea uno de los más afectados por esta crisis, llegando a encontrar datos realmente preocupantes como el hecho de que nueve de cada 10 empleados dedicados al sector aéreo dentro de España, se encuentran en una situación de expediente de regulación temporal de empleo. Sin embargo y, aunque se pueda pensar que las medidas adoptadas por la ALA (Asociación de Líneas Aéreas) no han sido las correctas, al decidir limitar el

²²<https://ceav.info/covid-19/covid-19.shtm>

número de usuarios por avión, es un hecho que España ha sido el único país que ha decidido mantener esta idea.

Sin embargo, la decisión que ha sepultado mediáticamente al sector aeronáutico español ha sido la gran cantidad de tickets que se ha obligado a devolver a los clientes por parte de las aerolíneas. Esta obligación ha significado una pérdida aproximada de cuarenta y cinco mil millones de euros en el PIB a nivel nacional y una pérdida doscientos cincuenta y dos mil millones de euros a nivel nacional.

Dentro del ámbito comunitario, la adopción de medidas legislativas se reduce a la aprobación de una serie de directrices sobre el restablecimiento progresivo de los servicios de transportes y la conectividad de la COVID-19 (Comunicación de la Comisión 2020/C 169/02, BOE C169/17)²³, y a la aprobación del Reglamento (UE) 2020/696 de 25 de mayo de 2020 (DOUE L. 165, de 27 de mayo de 2020).

La aprobación de este Reglamento, implica la modificación del Reglamento n° 1008/2008, en el que se dictan una serie de normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad, en vista de la pandemia de COVID-19.

Fuera del plano comunitario y dentro de un plano global, algunos países como los Estados Unidos de América, han adoptado decisiones como la garantía de que los pasajeros puedan optar por un reembolso, tal y como exponen en la *“Enforcement notice regarding refunds by carriers given the unprecedented impact of the covid-19 public health emergency on air travel”*.²⁴

Sin embargo, aunque podamos encontrar medidas económicas adoptadas públicamente, a día de hoy, sigue siendo complicado encontrar sentencias que nos

²³ Comunicación de la Comisión acerca de las Directrices sobre el restablecimiento progresivo de los servicios de transportes y la conectividad disponible en: <https://www.boe.es/doue/2020/169/Z00017-00029.pdf>

²⁴ Disponible en: <https://www.transportation.gov/briefing-room/enforcement-notice-regarding-refunds-carriers-given-unprecedented-impact-covid-19>

faciliten información sobre las medidas legislativas adoptadas por los estados. Sin embargo, un ejemplo puede ser la Sentencia del Juzgado Contencioso Administrativo de la Ciudad de San Juan, 12 de marzo de 2020, con expediente n° 173735²⁵. En la que podemos observar que el tribunal argentino ordena la reprogramación de un viaje, incluyendo por tanto el vuelo aéreo y el hotel tal y como se había asegurado por la empresa de viajes y turismo.

VI. CONCLUSIONES

El Derecho de la Competencia o “*Antitrust*” ha ido evolucionando durante los últimos años, tanto a un nivel comunitario como estatal. Sin embargo, este crecimiento ha ido de la mano del aumento de popularidad del transporte aéreo como forma de transporte tanto de mercancías como de pasajeros por la brevedad que representa.

Sin embargo, como era de esperar, el crecimiento del sector aéreo llevó aparejada la realización de determinados actos de competencia desleal por parte de algunas aerolíneas. Ante este ataque a la libertad y la lealtad concurrencial en el sector de la aviación, la UE decide adoptar una serie de medidas para hacer frente a estos actos desleales, entre ellos se encuentra la aprobación del Reglamento UE 2019/712.

No obstante, no toda la responsabilidad en materia legislativa depende de la UE pues, los países adoptan una serie de acuerdos supranacionales, ya sea con otros estados miembros de la UE, o con otros no pertenecientes a la UE. De esta manera pueden regular una serie de medidas como la capacidad de los viajes o la posibilidad de aterrizar o no en un determinado aeropuerto.

Por el contrario, y, como mencionábamos antes, la medida con mayor relevancia que ha sido aprobada por la UE para combatir contra la competencia desleal en el mercado del transporte aéreo es la aprobación del Reglamento UE 2019/712. Esta normativa nos

²⁵ la Sentencia del Juzgado Contencioso Administrativo de la Ciudad de San Juan, 12 de marzo de 2020 disponible en:

<https://www.errepar.com/resources/NuevoPortalERREIUS/RecursosExternos/FalloReprogramacion.pdf>

permite conocer tanto el procedimiento de inspección que debe llevar la Comisión de la UE, como las medidas que puede adoptar con la finalidad de reducir o evitar la comisión de cualquier tipo de perjuicio al resto de competidores del sector.

Por último, desde mi punto de vista, aunque he observado que contamos con una legislación comunitaria completa y que, puede actuar de forma supletoria a la legislación nacional en algunas ocasiones, creo que la legislación española ha sabido adaptarse a la normativa comunitaria desarrollando un sistema legislativo de defensa y protección de la competencia desleal realmente completo. Sin embargo, la crisis de la COVID- 19 va a ser la ocasión idónea para conocer si realmente nuestra legislación, tanto nacional como comunitaria, han dejado poco margen de maniobra a las empresas aeronáuticas, imposibilitándoles la realización de algún tipo de actuación anticompetitiva.

VII. ÍNDICE BIBLIOGRÁFICO

ZUBIRI DE SALINAS. M., “*Consumidor v. pasajero*”.2017. Revista Latinoamericana de Derecho Aeronáutico. Cita. IJ-CDLXXXIII-355

CONTRERAS, O., *La competencia desleal y el deber de corrección en la ley chilena*, 2012, Ediciones Universidad Católica de Chile, p. 81.

FERNANDEZ-NOVOA, C. “*Un hito en la historia del derecho de la competencia: Centenario de la SHERMAN ACT*”, 1989-1990, Actas de derecho industrial y derecho de autor, pp. 675-680.

NAVARRO SUAY, M.C., “*La promulgación de la Sherman Act: factores históricos, económicos y legislativos*”, 2004, Revista de derecho mercantil, pp. 1085-1118.

SIERRA NOGUERO, E., *Manual de Derecho Aeronáutico*. 2020 Editorial Tirant lo Blanch, pp.253-255.

JARNE MUÑOZ, P., *Cuestiones concurrenciales en el transporte aéreo europeo. A propósito del Reglamento (UE) 2019/712, de 17 de abril de 2019*. 2019. ECONOMIST&JURIST, pp.629-646.

GONZÁLEZ FERNÁNDEZ, M.B., *La competencia libre y leal como eje de la nueva estrategia de aviación para Europa*. 2015-2016. ACTAS DE DERECHO INDUSTRIAL nº 36, pp. 355-366

ADRIAN GÓMEZ, H., *Reflexiones iniciales sobre la industria aerocomercial ante la crisis del COVID19 y los derechos del pasajero*, 2020. INSTITUTO IBEROAMERICANO DE DERECHO AERONAUTICO Y DEL ESPACIO Y DE LA AVIACION COMERCIAL, pp. 1-19

VIII. WEBGRAFÍA

“Acuerdos Interlínea | Copa Airlines.” 2020. <https://www.copaair.com/es/web/ca/acuerdos-interlinea> (July 19, 2020).

“AviacionDigital, Toda La Información Aeronáutica En Español. AVIACION.” <https://aviaciondigital.com/> (July 19, 2020).

“CEAV - COVID-19 2020.” 2020. <https://ceav.info/covid-19/covid-19.shtm> (July 19, 2020).

“CURIA - Formulario de Búsqueda.” <http://curia.europa.eu/juris/recherche.jsf?cid=10281095> (July 19, 2020).

De Félix Parrondo, Esther, and Cuatrecasas Gonçalves Pereira. 2009. “PRINCIPALES MODIFICACIONES DE LA LEY DE COMPETENCIA DESLEAL.” *Aspectos Generales De La Planificación Tributaria En Venezuela* (75): 31–47. https://www.cuatrecasas.com/media_repository/docs/esp/principales_modificaciones_de_la_ley_de_competencia_desleal__618.pdf.

Gallego Igea, Marta. 2020. “Normativa Que Regula El Transporte Aéreo (Actualizado 2020).” <https://www.consumoteca.com/transporte/aereo/normativa-que-regula-el->

transporte-aereo/ (July 19, 2020).

“IATA - Home.” <https://www.iata.org/> (July 19, 2020).

“Listado de Acuerdos Vigentes | Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.” <https://www.mitma.gob.es/aviacion-civil/convenios-de-transporte-aereo/acuerdos-de-servicios-aereos-asa/listado-de-acuerdos-vigentes/acuerdos-de-servicios-aereos-asa-celebrados-por-espana> (July 19, 2020).

Parenti, Radostina. 2020. “La Política de Competencia | Fichas Temáticas Sobre La Unión Europea | Parlamento Europeo.” : 1–8. https://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/es/FTU_2.6.12.pdf.

Convenio sobre transporte aéreo entre el Reino de España y los Estados Unidos Mexicanos. Boletín Oficial del Estado. Madrid, 20 de abril de 2017, núm. 181, pp. 74891-74904

Real Decreto 384/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de matriculación de aeronaves civiles. Boletín Oficial del Estado. Madrid, 17 de junio de 2015, núm. 144, pp. 50302-50318

IX. ÍNDICE NORMATIVO

LEYES

Constitución Española.

Ley Sherman Antitrust.

Ley 110/1963, de 20 de julio de Represión de prácticas restrictivas.

Ley 16/1989, de 17 de julio de Defensa de la Competencia.

Ley 15/2007, de 3 de julio de Defensa de la Competencia.

Ley 3/2013, de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia.

Ley 3/1991, de 10 de enero de Competencia Desleal.

Ley 29/2009, de 30 de diciembre, por la que se modifica el régimen legal de la Competencia Desleal y la Publicidad para la mejora de la protección de los Consumidores y Usuarios.

Ley 34/1988, de 11 de noviembre, General de Publicidad.

Ley 48/1960, de 21 de julio sobre Navegación Aérea.

Ley 7/1998, de 13 de abril sobre las Condiciones Generales de Contratación.

RDL 1/2007, de 16 de noviembre, Ley General para la Defensa de Consumidores y Usuarios

Ley 21/2003, de 7 de julio de Seguridad Aérea

REGLAMENTOS

Reglamento 2019/712 UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de abril de 2019, relativo a la Defensa de la Competencia en el Transporte Aéreo.

Reglamento nº 868/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de abril de 2004, relativo a la protección contra las subvenciones y las prácticas tarifarias desleales.

Reglamento (CE) 1459/2006 de la Comisión de 28 de septiembre de 2006, relativo a la aplicación del artículo 81, apartado 3, del Tratado a determinadas categorías de acuerdos y prácticas concertadas que tengan por objeto la celebración de

consultas relativas a las tarifas de transporte de pasajeros en los servicios aéreos regulares y a la asignación de períodos horarios en los aeropuertos.

Reglamento (CEE) nº 95/93 del Consejo, de 18 de enero de 1993., relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios.

Reglamento (UE) nº 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados Miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión.

Reglamento (UE) 2020/696, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 2020, que modifica el Reglamento nº 1008/2008 sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad en vista de la pandemia de COVID-19.

DIRECTIVAS

Directiva 2005/29/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2005, relativa a las prácticas comerciales desleales de las empresas en sus relaciones con los consumidores en el mercado interior.

Directiva 2009/12/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 11 de marzo de 2009, relativa a las tasas aeroportuarias.

Directiva 96/67/CE del Consejo, de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad.

Directiva 2014/104/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 26 de noviembre de 2014, relativa a determinadas normas por las que se rigen las acciones por daños en virtud del Derecho nacional, por infracciones del Derecho de la Competencia de los Estados Miembros y de la Unión Europea.

X. ÍNDICE DE RESOLUCIONES CONSULTADAS

Sentencia del Tribunal Supremo de 20 de enero de 2007, dictada en el recurso 6991/2003 (CENDOJ, Roj: STS 502/2007). Disponible en:

<http://www.poderjudicial.es/search/TS/openDocument/7bdd92c447c185d7/20070222>

Sentencia del TJUE de 6 de junio de 2013, Caso Donau Chemie, C-536/11 (CURIA, ECLI: EU: C: 2013:366). Disponible en:

<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=A9E2E6F58A6960181E77F1FACC76C13D?text=&docid=138090&pageIndex=0&doclang=ES&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=10219693>

Sentencia del Tribunal Supremo de 4 de julio de 2014, dictada en el recurso 1466/2012 (CENDOJ, Roj: STS 388/2014): Disponible en:

<https://supremo.vlex.es/vid/545335442>

Sentencia del Tribunal Supremo de 17 de mayo de 2019, dictada en el recurso 3439/2016 (CENDOJ, Roj: STS 1513/2019). Disponible en:

<http://www.poderjudicial.es/search/AN/openDocument/85ca1ec6b5936824/20190522>

Sentencia del Tribunal de los Contencioso Administrativo de la Ciudad de San Juan (Argentina), de 12 de marzo de 2020, con el expediente nº 173735. Disponible en:

<https://www.errepar.com/resources/NuevoPortalERREIUS/RecursosExternos/FalloReprogramacion.pdf>